

**COMISSÃO ESPECIAL PARA O
DESENVOLVIMENTO
DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR
CENTRO-LESTE**

RELATÓRIO FINAL Nº 2, DE 1999

1. APRESENTAÇÃO

O presente Relatório versa sobre os trabalhos e resultados da COMISSÃO ESPECIAL, criada por meio do Requerimento do Senado nº 17, de 1996, destinada a "promover a atualização e novos estudos e levantamentos sobre a abertura de frentes de produção agropecuária, extractiva e de diversificada gama de insumos industriais ou de bens acabados na região dos cerrados e em toda hinterlândia do Corredor de Transportes Centro-Leste, que liga o Brasil Central e regiões adjacentes até o Oceano Pacífico ao Complexo Portuário do Espírito Santo".

A Comissão foi presidida pelo Senador José Ignácio Ferreira, tendo como vice-presidente o Senador Jonas Pinheiro e relator o Senador Mauro Miranda.

O Requerimento de criação da Comissão foi aprovado no dia 5 de março de 1996, e a Comissão instalada no dia 27 do mesmo mês com uma composição de 11 titulares e 07 suplentes.

A composição da Comissão é a seguinte:

Titulares	Suplentes
Mauro Miranda - PMDB/GO	Casildo Maldaner - PMDB/SC
Gerson Camata - PMDB/ES	Ermalino Amorim - PMDB/RO
Flaviano Melo - PMDB/AC	Joel de Hollanda - PFL/PE
Djalma Bessa - PFL/BA	Edison Lobão - PFL/MA
Zanerle Cardinal - PFL/MT	Levy Dias - PPB/MS
Jonas Pinheiro - PFL/MT	
José Ignácio - PSDB/ES	
Lúdio Coelho - PSDB/MS	
Leomar Quintanilha - PPB/TO	
Lauro Campos - PT/DF	
Regina Assunção - PTB/MG	

1 - Em 11.06.96 - Comunicação da Liderança do PPB, indicando o nome do Senador José Bonifácio em substituição ao Senador Leomar Quintanilha.

2 - Em 13.06.96 - Recebimento do Ofício da Liderança do PSDB, indicando a Senadora Regina Assunção do PTB/MG (por cessão), para compor como Suplente à Comissão.

3 - Em 01.11.96 - Recebimento do Ofício da Liderança do PPB, indicando o Senador Leomar Quintanilha, como titular, em substituição ao Senador José Bonifácio.

4 - Em 21.11.97 - Recebimento do Ofício de 18.11.97, da Liderança do PTB, indicando a Senadora Regina Assunção na condição de Titular em substituição ao Senador Valmir Campelo.

- 5 - Em 05.05.98 - Recebimento do Ofício 065/98, datado de 30.04.98, da Liderança do PFL, indicando o Senador Ojalma Bessa na condição de Titular em substituição ao Senador Waldeck Ornelas
 6 - Em 25.06.98 - Recebimento do Ofício 118/98, datado de 24.06.98, da Liderança do PFL, indicando o Sr. Senador Zanete Cardinal na condição de Titular em substituição ao Senador Júlio Campos.

- prazo de término, inicialmente previsto para março de 1997, foi prorrogado duas vezes, por solicitação da Comissão, sendo seu prazo dilatado para dezembro de 1998, de maneira a que fosse possível incorporar os resultados das audiências públicas ocorridas em 1998, que se revelaram de extrema importância para os trabalhos da Comissão.

*É o seguinte o Regulamento de funcionamento da
Comissão*

REQUERIMENTO N° 17, DE 1996

Senhor Presidente,

Requeiro à Mesa que, nos termos do art. 75 do Regimento Interno, seja constituída Comissão Especial Intima, integrada por 11 (onze) membros, para, no prazo de um ano, promover atualização e novos estudos e levantamentos sobre a abertura de frentes de produção agropecuária, extractiva e de diversificada gama de insumos industriais ou de bens acabados na região dos cerrados e em toda interlândia do Corredor de Transportes Centroeste, que liga o Brasil Central e regiões adjacentes até o Oceano Pacífico ao Complexo Portuário do Espírito Santo, buscando fórmulas para a contenção de migrações internas, a fixação do homem ao campo, mobilização e treinamento de mão-de-obra para atividade econômica primária; secundária e/ou terciária; introdução de novas tecnologias para a produção agropecuária, extractiva e/ou industrial, objetivando, na área primária, ampliar as fronteiras agrícola, pecuária e extractiva e, na área secundária, desconcentrar e interiorizar o desenvolvimento industrial do País; substituir importações, atender ao mercado interno e exportar excedentes agrícolas, pecuários e industriais.

Tal postulação decorre do cenário atual, em face da desregulamentação da área portuária (Lei nº 6.830), e consequências de sua implementação, como a criação do Órgão Gestor da mão-de-obra; a privatização da Rede Ferroviária Federal (RFSA) e a iminência da privatização da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD); a privatização da área portuária, através de concessões de serviços públicos, como arrendamentos de terminais; e de resto todo o cenário de transformações em curso ou iminentes: nos multifacetados aspectos, abrangidos pelo Corredor Centroeste no País.

Justificação

A Descoberta dos Cerrados

A região dos cerrados, que basicamente ocupa extensas áreas nos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais, inclusive grande parte do Distrito Federal, atinge cerca de 150 milhões de hectares (aproximadamente 1/4 de todo território brasileiro).

Foi ela primeiramente contemplada pelas atenções governamentais na elaboração do I Plano Nacional de Desenvolvimento (IPND), na programação de investimentos federais para o período de 1970/74, quando foi criado o Prodoeste, que vislumbrava o aproveitamento das terras da Região do Centro-Oeste.

A idéia, conquanto inserida no IPND, só veio a frutificar no final do quinquênio relativo ao II PND (1975/79), com a criação do Polocentro – Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste, tendo como meta o desenvolvimento agrícola da região dos cerrados.

A questão do aproveitamento dos cerrados para a produção de alimento ganhou, em face da grandeza de sua perspectiva econômica, inclusive expressão internacional. Tanto assim que o Japão, tradicional parceiro comercial do Brasil e grande importador de alimentos, resolveu participar dos estudos associando-se ao Governo Brasileiro. Dessa associação, surgiu a elaboração de um estudo de desenvolvimento regional, cujo relatório final foi apresentado em julho de 1979, apontando a existência de um consenso sobre a grande oportunidade agrícola dessa área.

Consenso, aliás, que muito contribuiu para a efetiva implantação de alguns projetos, como o Campo - Companhia de Promoção Agrícola, cujo programa piloto, que cobre uma área de 60.000 hectares de cerrados, é hoje uma realidade.

O Corredor de Transportes Centroeste

A política federal de implantação dos Corredores de Exportação, hoje conhecidos como Corredores de Transportes, remonta à década de 1970 e teve, como objetivo principal, a criação de Sistemas Integrados de Transportes, ligando as regiões de produção aos mercados interno e externo e estes à interlândia, possibilitando a interiorização de insumos e bens necessários ao seu desenvolvimento.

No entanto, dessa época até o início da década de 1990, apesar de toda viabilidade e dos projetos agrícolas desenvolvidos na região dos cerrados, com exceção de algumas iniciativas isoladas, pouca ou quase nenhuma atividade foi desenvolvida, o que pode ser debitado, principalmente, à falta de apoio e interesse dos próprios órgãos federais envolvidos.

A partir do ano de 1991, com a criação do Conselho Interestadual de Desenvolvimento do Corredor de Transportes Centroeste, formado pelos governos dos Estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins e o Distrito Federal e a consequente constituição do Consórcio Operacional do Corredor de Transportes Centroeste, esse Corredor de Transportes foi trabalhado como um projeto de desenvolvimento regional, abrangendo as áreas de logística de transportes, sistemas aduaneiros integrados, sistema de armazenagem, infra-estrutura de telecomunicações e de energia, além de ações coordenadas entre os planejamentos estaduais e a atracção dos investimentos privados associados.

O Corredor de Transportes Centroeste é constituído por 1.860km de ferrovia em bitola métrica, que liga os modernos portos da costa do Estado do Espírito Santo à imensa área agrícola do cerrado brasileiro. No caminho, atravessa a área industrial de Belo Horizonte, segunda no País e capital do Estado de Minas Gerais. A Companhia Vale do Rio Doce opera 660km dessa ferrovia, em via dupla de Vitória até Capitão Eduardo (Grande Belo Horizonte), implantada no mais alto padrão tecnológico, o que facilita escoamento de grandes volumes de produtos diversos, e a baixo custo. De

Belo Horizonte até a região central do País, a Rede Ferroviária Federal opera 1.200km de ferrovia, integrando a CVRD ao grande celeiro de grãos de todo o País e do mundo. Apesar de toda infra-estrutura física há décadas implantada, o Corredor Centroeste não funcionava como um sistema integrado de transportes, e sim como um grande corredor de minério de ferro e produtos siderúrgicos, apenas de Belo Horizonte para Vitória, sendo todas as outras cargas marginais dentro desse eixo de desenvolvimento.

Hoje, após a constituição do Consórcio do Corredor Centroeste, todas as ações do Corredor são integradas, e trabalhadas como um Sistema, com tarifas door to door, contratos operacionais ponta a ponta, pool de equipamentos, utilização conjunta de pátios e terminais operacionais, tráfego mútuo entre tantas outras ações que muito têm contribuído para o incremento substancial de cargas movimentadas no Corredor.

Estas ações se somam às facilidades portuárias existentes na costa do Espírito Santo, onde existem diversos portos de elevado padrão operacional, tais como o Porto de Tubarão, da CVRD, embarcando minério de ferro e grãos; o Porto de Ubú, da Samarco, operando com minério de ferro, madeira e já se aparelhando para outras cargas, após a desregulamentação portuária; o Porto de Barra do Riacho, da Aracruz Celulose, embarcando papel e celulose; o Porto de Praia Mole, operado pela CST e CVRD, trabalhando com produtos siderúrgicos e carvão; e os Portos de Vitória/Vila Velha, administrados pela Codesa, trabalhando com produtos siderúrgicos, grãos, mármore e granito, café, cacau, gusa, papel e automóveis, operando também com cargas conteinerizada e geral. Esses portos movimentam mais de 80 milhões de toneladas por ano e estão sendo ampliados e modernizados para atender às expansões previstas decorrentes do aumento da produção de grãos e carga geral, além das ampliações programadas dos grandes projetos industriais de Aracruz, Cenibra, CST, CVRD e Samarco.

Podemos considerar como fatores fundamentais ao desenvolvimento do Corredor Centroeste algumas ações incentivadas e implementadas pelo Consórcio do Corredor Centroeste, com apoio essencial do Conselho Interestadual do Corredor Centroeste, e também contando com o apoio político da Frente Parlamentar do Corredor, formada por 132 parlamentares dos Estados que participam do Conselho. Destacarmos algumas dessas ações:

- Abertura do Porto de Tubarão ainda antes da desregulamentação portuária, à movimentação de grãos, em associação com a iniciativa privada que investiu em um moderno sistema de armazenagem privada, elevando o Complexo Portuário do Espírito Santo de 70.000 ton. à uma capacidade estática de 335.000 toneladas;

- Aprovação junto à Receita Federal de 3 (três) EADs - Estações Aduaneiras de Interior - e 1 (um) TRA - Terminal Retroportuário Alfandegário -, sendo que as EADs já foram licitadas e se encontram em plena movimentação, colocando a área secundária do Complexo Portuário do Espírito Santo como uma das mais modernas do País. Também, considerando o sistema aduaneiro como integrado, na grande Belo Horizonte, foi implantada uma EADI, que muito tem contribuído para o incremento de movimentação de cargas no Corredor.

- Atração de investimentos privados ao longo de todo o Corredor, da ordem de R\$300 milhões, em sistemas de armazenagem, terminais operacionais multimodais, recuperação de locomotivas em troca de fretes futuros, sistemas aduaneiros e modernização de equipamentos de apoio operacional.

- Promoção de Oportunidades de Negócios em comércio exterior e investimentos, desdobradas através dos 18 Acordos Internacionais, firmados entre o Consórcio do Corredor Centroeste e Portos Internacionais e empresas internacionais privadas, que representam o Corredor Centroeste nos diversos Corredores Internacionais.

Como cenário atual, devemos considerar a Desregulamentação da Área Portuária, Lei nº 6.830, e decorrências de sua implementação, como a criação do Órgão Gestor da Mão-de-obra; as privatizações em curso da Rede Ferroviária Federal - RFFSA e da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD; a privatização da área portuária, através de concessões de serviços públicos, como arrendamentos de terminais. Esse cenário preocupa, porque, se alguns cuidados não forem tomados, podemos passar a ter monopólios privados, muito pior do que a situação atual.

Com relação à questão da área portuária, algumas ações estão sendo adotadas pelo Consórcio do Corredor Centroeste, com a criação de um Comitê de Municípios e Cidades Portuárias, que irão discutir e planejar junto ao Consórcio a integração necessária Porto-Município, sua infra-estrutura de acessos viários, de energia, telecomunicações, cuidados com o meio ambiente, dentre ou-

tras ações necessárias ao desenvolvimento integrado do Porto.

Desse Comitê, participam, além dos Municípios do Espírito Santo, também as cidades de Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), em função do desenvolvimento do eixo do Rio São Francisco associado ao Corredor Centroeste, em Pirapora, fazendo naquele ponto uma integração hidroviária.

Toda essa conjugação de esforços há de frutificar, para o bem-estar dos brasileiros, para toda economia do País, principalmente a economia agrícola.

Todos esses fatores são fatores nitidamente sinergéticos, na medida em que provocam interações humanas, tecnológicas, culturais, sociais, econômicas e políticas, em mão dupla de qualquer direção, promovendo trabalho, produção de riqueza e bem-estar coletivos.

Ação Interministerial

Todas as ações do corredor Centroeste, têm sido fortemente apoiados por alguns Ministérios, tais como Ministério das Relações Exteriores, que além de apoiar os Acordos Internacionais, incluiu o consórcio do Corredor Centroeste no circuito internacional do Departamento de Missões empresariais, tendo o mesmo participado de diversos fóruns, internacionais, visando a divulgação da infra-estrutura do Corredor, bem como divulgar as oportunidades de negócios e investimentos em toda a sua interlândia.

A SAE - Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, além de coordenar, hoje, a política de Corredores de Transportes, associada ao Ministério de Planejamento, estuda também os corredores Bi-Oceânicos, sendo que o Consórcio do Corredor Centroeste assinou Convênio com um consórcio privado peruano, Consórcio Brisa, visando ligar os Portos de Bayobar, no Peru, ao Complexo Portuário do Espírito Santo, evendo discussões de desenvolvimento com a SAE.

Também o Ministério dos Transportes vem prestando especial apoio às ações desse importante Corredor de Transportes, acompanhando passo a passo seu desenvolvimento, que inclusive tem servido de exemplo para implantação de outros Corredores no País.

Considerando o exposto, e confirmado que o próprio Governo Federal confere importância fundamental à consolidação desse Corredor de Transporte, como instrumento efetivo para reencontro da economia brasileira com o desenvolvimento, abrangência, aliás, cuja magnitude justifica plenamente a proposta, por nós oferecida à consideração de Vossas Excelências, de se criar no Senado Federal uma comissão especial para promover estudos e levantamentos sobre a abertura de novas frentes de produção agropecuária, extractiva e industrial na região dos cerrados e em toda a área do Corredor Centro-leste, bem como instrumentos modernos de apoio ao novo cenário de privatizações em

curso no País, contribuindo para a consolidação efetiva desse fundamental eixo de desenvolvimento.

Conclusão

Acolhido o Requerimento, o Senado Federal terá a oportunidade ímpar, porque pioneira, de oferecer à Nação as evidências de como podem ser harmônicos e até mesmo interativos os Poderes do Estado, quando sobrepassam a toda e qualquer reivindicação setorial os interesses superiores de toda Nação.

Senado Federal, 17 de janeiro de 1996. – Senador José Ignácio Ferreira.

Publicado no Diário do Senado Federal, de 18.01.96

2. METODOLOGIA DOS TRABALHOS DA COMISSÃO

Distinguem-se dois mecanismos básicos, igualmente importantes, de trabalho da Comissão: o primeiro caracterizou-se pela realização de audiências públicas, tanto no Senado Federal como nos Estados do Centro-Oeste, nas quais foram ouvidos representantes dos mais variados setores da área de transportes. O segundo mecanismo refere-se à realização de um seminário no Estado do Espírito Santo, acontecido nos meses de novembro e dezembro de 1996, e de um encontro no Estado de Goiás, em agosto de 1997.

As audiências públicas, os encontros e o seminário foram instrumentos imprescindíveis para o trabalho da Comissão de proceder ao levantamento de informações sobre os principais problemas que vêm dificultando o escoamento da produção agrícola regional e de avaliar o impacto no setor da política de privatizações implementada pelo governo brasileiro.

Nas audiências públicas, foram ouvidos depoimentos das seguintes personalidades e representantes de sindicatos e federações do setor de transportes:

- Dr. Luis Carlos Mendonça de Barros – Presidente do BNDES;
- Dr. Francisco José Schetino – Diretor-Presidente da Companhia Vale do Rio Doce;
- Dr. Naphtali Alves de Souza – Vice-Governador do Estado de Goiás;
- Dr. Juan Diego Pablo Torres – Diretor de Relações com Setor Produtivo do Corredor Centro-Leste;
- Dr. Francisco Tomazini – Deputado Estadual de Goiás;
- Dra. Nair Xavier Lobo – Deputada Federal/GO;
- Dr. Paulo Afonso Rodrigues da Silva – Presidente do Sindicato dos Transportes Rodoviários de Carga;
- Dr. Erivan Bueno de Moraes;
- Dr. João Bosco Umbelino dos Santos – Presidente da Federação da Agricultura de Goiás;
- Dr. Dante de Oliveira – Governador do Estado de Mato Grosso;
- Dr. Waldemar Reis Alves – Diretor Superintendente da FERRONORTE;

- Dr. Blairo Maggi - Superintendente do Grupo Maggi;
- Dr. Carlos Antônio Borges Garcia - Representante da Federação das Indústrias;
- Dr. Pedro Nadafí - Representante da Federação do Comércio;
- Dr. José Antônio Ávila - Representante da Federação da Agricultura;
- Dr. Paulo Augusto Vivacqua - Presidente do Consórcio do Corredor Centro-Leste;
- Dr. Mauro Marcondes - Secretário de Planejamento e Avaliação do Ministério do Planejamento;

Observe-se que a Comissão Especial, para cumprir suas metas, esteve em vários Estados abrangidos em seus estudos, a fim de conhecer, *in loco*, os verdadeiros anseios dos brasileiros residentes nessas terras. Nesse espírito, a Comissão deslocou-se ao Estado do Espírito Santo, onde coordenou os trabalhos do Projeto "Seminários Regionais para o Desenvolvimento do Espírito Santo", criado com o objetivo de divulgar os trabalhos da Comissão e estimular o debate sobre o processo desenvolvimentista, em cada um dos Estados integrados na região.

Deslocou-se, também, a Itumbiara, no Estado de Goiás, para realizar a audiência pública pela duplicação da BR-153/50, que contou com a presença dos Ministros Iris Rezende, Eliseu Padilha, Antônio Kandir, respectivamente responsáveis pelas pastas da Justiça, dos Transportes e do Planejamento e Orçamento; dos Governadores Eduardo Azeredo e Maguito Vilela, dos Estados de Mato Grosso e de Goiás respectivamente; além de parlamentares e outras autoridades locais.

As palestras e os depoimentos proferidos em todos os eventos possibilitaram o cumprimento dos objetivos principais da Comissão, uma vez que a coleta de dados fornecidos nas audiências públicas, nos encontros e nos seminários permitiram a qualificação de informações básicas e a construção de um quadro global representativo da região e, especificamente, do Corredor de Transportes Centro-Leste.

3. ANTECEDENTES

O tema tratado nesta Comissão Especial foi, na década de 80, objeto de análise de uma outra comissão. Essa Comissão Especial de Estudos Relacionados com a Produção de Alimentos e Corredor de Exportação (CEEPACE) foi criada por meio do Requerimento nº 15, de 1984 e teve como objetivo "acompanhar e somar forças às iniciativas governamentais no sentido de viabilizar o Corredor de transportes e abastecimentos, embasado na exploração agrícola da região dos cerrados e a competente utilização da infraestrutura do complexo portuário de Vitória". (Relatório nº 3/86, de autoria do Senador Benedito Ferreira, DCN-II nº 159, de 04.12.86)

Entretanto, passados doze anos da conclusão dos trabalhos da CEEPACE, o panorama nacional e, consequentemente, o regional foram alterados. A situação política e o quadro econômico da década de 90 são totalmente diversos.

Assim, a nova abordagem desse tema, no Sezado Federal, tornou-se extremamente oportuna em face das significativas mudanças, observadas nos últimos anos, principalmente as relativas às definições do papel do Estado no processo de desenvolvimento. Especificamente, a criação de uma nova Comissão Especial do Corredor Centro-Leste é plenamente justificada em razão das alterações específicas na regulamentação das áreas portuárias e do processo de privatização ocorridos no País.

4. CORREDORES DE TRANSPORTE

O Brasil, com aproximadamente 8,5 milhões de quilômetros quadrados, uma orla litorânea de 7.408 km e fronteiras com quase todos os

demais países sul-americanos ao longo de 23.127km, apresenta uma configuração espacial com regiões bastante diferenciadas.

A implantação dos transportes no território brasileiro seguiu a evolução histórica de sua colonização. Inicialmente estabelecida na faixa do litoral, a ocupação econômica transpõe, sucessivamente, os maciços montanhosos que acompanham, de norte a sul, a costa do Atlântico e ocupou o planalto central e as bacias do Paraná e do Uruguai, em suas porções brasileiras. Em seguida, avançou rumo à Amazônia, estando hoje em fase de consolidação a exploração econômica das faixas de fronteira.

A idéia da implantação dos corredores de transporte, especificamente, surgiu no Brasil embutida no I Plano Nacional de Desenvolvimento, elaborado para o período 1972/1974. Os corredores foram então definidos como sistemas integrados para o escoamento de mercadorias, interligando áreas ou pólos de produção e atração de fluxos significativos. Assim, poderiam ser justificadas prioridades de investimentos para a implantação ou consolidação de infra-estrutura de transporte, armazenamento, serviços, planejamento e execução adequada de operações, que permitissem a introdução de um novo sistema de transporte caracterizado pela intermodalidade.

O transporte intermodal, ou multimodal, foi oficialmente introduzido no Brasil pela Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975, que adotou as normas ISO TC 104. A regulamentação da mesma foi feita pelo Decreto nº 80.145, de 15 de agosto de 1977. Desde o seu inicio oficial, o transporte intermodal esteve vinculado à carga unitizada. É importante mencionar que as já citadas normas ISO foram adaptadas às necessidades brasileiras pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e foram publicadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO em 1980, adotando-se a terminologia container em substituição à palavra inglesa container.

Relativamente às vantagens econômicas advindas da intermodalidade, é importante mencionar que devem ser rigorosamente cumpridos os imperativos jurídicos que instituem um contrato único de transporte para a carga desde a origem até o destino final, e os operacionais, que estabelecem a utilização sucessiva de duas ou mais modalidades diferentes, com movimentação mecânica.

O "Programa de Corredores de Exportação" destaca-se como sistema especializado dentro da concepção geral dos corredores de transporte, com a particularidade de que os excedentes de produção sobre a demanda interna são dirigidos aos portos exportadores melhor situados em relação às áreas produtoras. O II PND, referente ao período 1975/1979, consolidou esse instrumento de ação coordenada, a ele atribuindo grande parte do apoio à modernização do setor agropecuário e do fomento às exportações. Os quatro corredores de exportação identificados inicialmente foram: Vitória, Santos, Paranaguá e Rio Grande.

A partir de 1979, iniciou-se uma segunda fase, com ênfase na coordenação operacional do sistema de transportes, voltada também para o abastecimento interno, concentrando suas ações na redução dos custos totais de transporte. Estruturou-se o chamado sistema de "Corredores de Exportação e Abastecimento (COREX)", constituído pelos seguintes componentes:

- Corredor de Goiás - Minas Gerais - Espírito Santo;
- Corredor do Rio de Janeiro;
- Corredor do Paraná - Santa Catarina;
- Corredor do Rio Grande do Sul;
- Corredor de São Paulo;
- Corredor do Nordeste;
- Corredor da Amazônia.

5. A IMPORTÂNCIA DO CORREDOR CENTRO-LESTE

De acordo com o documento "Política Nacional de Transporte - Subsídios às suas Diretrizes" do Centro Intermodal de Estudos Nacionais em Transporte e Instituto Ferroviário de Estudos Avançados - CIENT/IFEA, datado de 1989, "A Região Centro-Oeste sofrerá certamente uma mutação significativa no seu perfil espacial. Os Estados de Goiás e Mato Grosso do Sul serão cada vez mais integrados à economia do Sudeste, embora Mato Grosso do Sul tenha um interesse crescente em aproximar-se da Bolívia e desenvolver, sobretudo com a província de Santa Cruz de La Sierra, um polo econômico dotado de maior autonomia com relação ao Sudeste brasileiro. O Estado de Tocantins acompanhará a orientação de seus rios e, juntamente com o Oeste do Maranhão e o Sudeste do Pará, tenderá a formar um polo econômico autônomo. O Estado do Mato Grosso, apesar de suas ainda estreitas ligações com o Sudeste, seguirá sua vocação amazônica e terá nos portos fluviais e marítimos dessa Região seus terminais de interface com o mercado internacional. Esse Estado, juntamente com Rondônia e com o Acre, terá também interesse de aproximação com a Bolívia, sobretudo com a área Norte da província de Santa Cruz de La Sierra, onde se situam extensas manchas de terras agricultáveis e a elevada potencialidade hidroelétrica do Rio Beni, oferecendo, no longo prazo, condições para o desenvolvimento de um polo econômico de maiores dimensões."

Esfetivamente, a progressiva ocupação das áreas interioranas e a consolidação de um polo econômico no planalto central estão contribuindo para uma nova configuração espacial do País. O sistema de transporte, tradicional seguidor dos fluxos de comércio interregional e internacional, necessita ser reorientado dentro do novo contexto que emerge da intensa exploração econômica do Centro-Oeste e da penetração que avança pela bacia Amazônica. Necessita, ainda, assumir paulatinamente seu papel mais nobre de indutor do desenvolvimento.

Nesse papel de indutor do desenvolvimento, o sistema de transporte estruturado em cada corredor de exportação tem conferido toda prioridade ao transporte ferroviário, em face de sua característica de menor consumo específico energético, restando à rede rodoviária o papel de alimentadora e complementadora dos troncos ferroviários.

O corredor de exportação e abastecimento Goiás/Minas Gerais/Espírito Santo, com extensa malha rodoviária e ferrovias pertencentes à Rede Ferroviária Federal e à Estrada de Ferro Vitória a Minas da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), tem seu ponto terminal no Complexo Portuário do Espírito Santo, responsável pela exportação de produtos industrializados, semi-industrializados, agrícolas (café, arroz, soja e milho), petróleo produzido em São Mateus (ES) e minério de ferro sob diversas formas, inclusive "pellets".

Da eficiência operacional desse corredor, principalmente nas áreas ferroviária e portuária, depende o sucesso do projeto agrícola implantado na região dos cerrados, voltado para a produção de grãos destinados ao consumo interno e à exportação.

Especificamente, o Corredor Centro-Leste foi solidificado como um projeto de desenvolvimento regional, somente a partir do ano de 1991. Esse início de atividades do Corredor viabilizou-se com a criação do Conselho Interestadual de Desenvolvimento do Corredor de Transportes Centro-Leste (formado pelos governos dos Estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins e do Distrito Federal) e com a consequente constituição do Consórcio Operacional do Corredor de Transportes Centro-Leste.

Desde então, o Corredor de Transportes Centro-Leste passou a abranger as áreas de logística de transportes, sistemas aduaneiros integrados, sistema de armazenagem, infra-estrutura de telecomunicações e de energia, além de ações coordenadas entre os planejamentos estaduais e a atração dos investimentos privados associados.

Hoje, o Corredor é constituído por 1.860 km de ferrovia, que liga os modernos portos da costa do Estado do Espírito Santo à imensa área

agrícola do cerrado brasileiro. No caminho, atravessa a área industrial de Belo Horizonte, segunda em importância no País e capital do Estado de Minas Gerais. Seicentos e sessenta quilômetros dessa ferrovia, em via dupla de Vitória até Capitão Eduardo (Grande Belo Horizonte), são operados pela Companhia Vale do Rio Doce. Esse trecho está implantado no mais alto padrão tecnológico, o que facilita o escoamento de grandes volumes de produtos a baixo custo. De Belo Horizonte até a região central do País, a Rede Ferroviária Federal opera 1.200 km de ferrovia, integrando a CVRD ao grande celeiro de grãos de todo o País.

Apesar de toda essa infra-estrutura básica, há décadas implantada, o Corredor Centro-Leste vinha funcionando apenas como um grande corredor de minério de ferro e produtos siderúrgicos de Belo Horizonte para Vitória – todas as outras cargas eram marginais dentro desse eixo de desenvolvimento. Hoje, após a constituição do Consórcio do Corredor Centro-Leste, todas as ações do Corredor são integradas e trabalhadas como um sistema – com tarifas *door to door*, contratos operacionais ponta a ponta, *pool* de equipamentos, utilização conjunta de pátios e terminais operacionais e tráfego mixto – o que muito tem contribuído para o incremento substancial de cargas movimentadas no Corredor.

Essas ações integradas somam-se às facilidades portuárias existentes na costa do Espírito Santo, onde existem diversos portos de elevado padrão operacional, tais como: o Porto de Tubarão, da CVRD, embarcando minério de ferro e grãos; o Porto de Ubu, da SAMARCO, operando com minério de ferro, madeira e já se aparelhando para outras cargas; o Porto de Barra do Riacho, da Aracruz Celulose, embarcando papel e celulose; o Porto de Praia Mole, operado pela CST e CVRD, trabalhando com produtos siderúrgicos e carvão; e os Portos de Vitória/Vila Velha, administrados pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), trabalhando com produtos siderúrgicos, grãos, mármore e granito, café, cacau, gusa, papel e automóveis, operando também com cargas conteinerizada em geral.

Em termos gerais, algumas ações têm impulsionado o desenvolvimento do Corredor Centro-Leste, com o incentivo e o apoio do Consórcio e do Conselho Interestadual do Corredor Centro-Leste, além do suporte político da Frente Parlamentar do Corredor, formada por 132 parlamentares dos estados que participam do Conselho. Destacam-se algumas dessas ações:

- abertura do Porto de Tubarão à movimentação de grãos, em associação com a iniciativa privada, que financiou um moderno sistema de armazenagem, elevando a capacidade estática do Complexo Portuário do Espírito Santo de 70.000 a 335.000 t;

- aprovação junto à Receita Federal de três Estações Aduaneiras de Interior (EADI) e um Terminal Retroportuário Alfandegário (TRA);

- atração de investimentos privados ao longo de todo o Corredor, da ordem de R\$ 300 milhões, em sistemas de armazenagem, terminais operacionais multimodais, recuperação de locomotivas em troca de fretes futuros, sistemas aduaneiros e modernização de equipamentos de apoio operacional;

- promoção de Oportunidades de Negócios em comércio exterior e investimentos, viabilizadas por meio de dezoito Acordos Internacionais, firmados entre o Consórcio do Corredor Centro-Leste, Portos Internacionais e empresas internacionais privadas, que representam o Corredor Centro-Leste nos diversos Corredores Internacionais.

Como ações representativas do cenário atual, menciona-se a Desregulamentação da Área Portuária, Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e as ações dela decorrentes, como a criação do Órgão Gestor da Mão-de-obra, as privatizações da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a privatização da área portuária, por meio de concessões de serviços públicos, como arrendamentos de terminais.

Com relação à questão da área portuária, algumas ações têm sido adotadas pelo Consórcio do Corredor Centro-Leste, com a criação de um

Comitê de Municípios e Cidades Portuárias. Ao Comitê cabe a discussão e o planejamento, em parceria com o Consórcio, da necessária integração Porto-Município, da infra-estrutura de acessos viários, de energia, de telecomunicações e da proteção do meio ambiente, entre outras ações necessárias ao desenvolvimento integrado do Porto. Desse Comitê, participam, além dos municípios do Estado do Espírito Santo, as cidades de Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), em função do desenvolvimento do eixo do Rio São Francisco associado ao Corredor Centro-Leste, que faz em Pirapora uma integração hidroviária.

Institucionalmente, é importante enfatizar que todas as atividades do Corredor Centro-Leste têm sido apoiadas pelos Ministérios dos Transportes, pelo Ministério das Relações Exteriores e pela Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (SAE).

6. A COMPANHIA VALE DO RIO DOCE

6.1. ASPECTOS GERAIS

A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), definida, na audiência de 7 de maio de 1996, como uma empresa formada a partir de uma unidade central que é a exploração do minério de ferro, tem uma série de atividades minerais complementares, exploradas na província mineral de Carajás, e uma vertente cada vez mais importante ligada à atividade florestal de papel e celulose. A Companhia conta com uma infra-estrutura de transportes extremamente eficiente, tanto da parte de transportes ferroviários como na parte de movimentação portuária e transpones marítimos.

Em depoimento na Comissão, o Senhor Francisco José Scherino, presidente da CRVD complementa que, em seu início, a Companhia exercia apenas as atividades que lhe eram próprias, passando por um período bônido entre 60 e 70, quando foram criadas várias empresas estatais. Nos anos 70 e 80 a Vale, segundo o depoente, "começaria a ter empresas das quais ela era minoritária, contando atualmente com sessenta empresas".

Para os dirigentes da CVRD, a idéia de aproveitamento econômico dos cerrados, surgiu das considerações relativas à simultaneidade de investimentos de caráter público, com vistas a uma melhor utilização do fator mais escasso em nosso País, que é o capital.

O exposto, fica claro que a atuação da Vale, como agente do desenvolvimento econômico, esteve profundamente relacionada com a ideologia de atuação do Estado em suas diferentes fases. Assim, a atualização dos trabalhos desenvolvidos pela Comissão de 1985 está profundamente relacionada às mudanças no papel do Estado no período. De fato, a alteração fundamental se deu no papel que o Estado desempenha na economia. Nesse curto espaço de tempo, o Estado deixou de ser mentor e propulsor do desenvolvimento econômico, para ser um gestor da sempre delicada e conflitante relação entre o capital e o trabalho. Observe-se, pois, que o Estado não é mais o grande empreendedor, o tocador de obras, o principal acionista de empresas gigantescas. Essa missão fica para os investidores privados, enquanto o Estado volta-se mais para as funções que lhe são peculiares saúde, educação e segurança aos cidadãos. Dessa forma, ao invés do Estado empresário, tem-se, hoje, o Estado regulador. (Ata da Reunião em Goiânia, realizada no dia 3 de junho de 1996)

Sobre o papel da Vale no desenvolvimento regional, acolhe-se aqui as importantes considerações feitas em depoimento à CEBPACE (1985) o Senhor Eliezer Batista, então presidente da CVRD, nas quais registra que: "o transporte pela ferrovia, de 104 milhões de toneladas, é pequeno no sentido do interior. Isto nos permite estabelecer fretes muito baixos nessa direção, promovendo a industrialização das áreas interioranas com insumos de que não dispõem. Hoje, estamos transportando enxofre para a Usina de Fertilizantes em Uberaba. Esse enxofre é considerado como carga de retorno. O mesmo ocorre com o carvão para a indústria siderúrgica, e com o carvão para a indústria

cimenteira em Minas Gerais. Isso nos permite estabelecer fretes extremamente baratos, capitalizando na economia de escala operacional que já temos com o minério, sem termos prejuízo. Esse fato nos permite obter, com tais cargas, lucros marginais, porém, extremamente compensadores, que nos facultam, ainda assim, transportar toneladas adicionais sem nenhum subsídio."

Observe-se que, historicamente, no processo de desenvolvimento, a exploração de minerais gerou entraves, sem criar estruturas econômicas e sociais capazes de promover a diversificação necessária à manutenção do desenvolvimento econômico e social, após o esgotamento das jazidas. Esse mesmo processo tende a reforçar as estruturas existentes, reduzindo as possibilidades de desenvolvimento endógeno nas áreas de atuação. Tanto nos depoimentos de 1985 como nas audiências públicas realizadas por esta Comissão, confirmou-se a preocupação da Vale em diversificar sua atuação, como forma de sobrevivência econômica e de incentivo ao desenvolvimento regional.

Dessa forma, a questão fundamental, ao se analisar a influência da Vale nas regiões onde atua, consiste na verificação do impacto de suas ações no desenvolvimento da região e, consequentemente, na geração de empregos e no aumento da renda e da produção econômica. A título de exemplo, note-se que o Corredor Centro-Leste foi, inicialmente, idealizado com base na ferrovia transportadora de minério, que permitia o transporte de outros produtos a custos reduzidos e uma receita marginal satisfatória para a empresa. Teoricamente, tal ação permitiria o transporte da produção e dos insumos a custos ainda mais reduzidos, gerando incentivos ao desenvolvimento da indústria e da agricultura nas demais regiões.

6.2. MEIO AMBIENTE

No ano de 1996, foi divulgado pela mídia que a Vale seria processada pela prefeitura de Itabira, Minas Gerais, com solicitação de uma indenização de aproximadamente 1 bilhão de reais, com a alegação de que a exploração teria causado sérios problemas sociais e ambientais no Município. Na realidade, temia-se que, com o esgotamento do minério, a região pudesse enfrentar graves problemas econômicos e sociais.

Aparentemente, àquela época, a notícia da privatização da Vale, e a consequente redução nos financiamentos para projetos locais, motivou a ação, pois a empresa tem atuado como poderoso fator de desenvolvimento, alocando uma média de US\$ 6 milhões/ano no financiamento de projetos nos municípios em que desenvolve suas atividades (desde 1954 esse montante foi de US\$ 260 milhões, conforme depoimento do presidente do BNDES nesta Comissão, em 07 de maio de 1996).

6.3. PRIVATIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

O depoimento do Sr. Luiz Carlos Mendonça de Barros nessa Comissão, em 07 de maio de 1996, buscou esclarecer as razões pelas quais a Vale, uma empresa eficiente, deveria ser privatizada. Basicamente, apresentou os seguintes argumentos a favor da privatização: "o primeiro diz respeito ao futuro da Vale, considerando que, para ser eficiente e competitiva no mercado global atual, a empresa precisaria ter como seu controlador alguém com condições e recursos suficientes para fazer frente a demandas de investimento futuro. Apontou para uma série de limitações de natureza operacional, processual e administrativa, às quais estão sujeitas as empresas públicas no Brasil, que colocariam a Companhia Vale do Rio Doce em desvantagem em relação às empresas mineradoras mundiais. Como exemplo, citou que a empresa estatal no Brasil é obrigada a ter suas aplicações financeiras realizadas no Banco Central, a taxas inferiores às taxas de mercado. Só essa limitação imporia à Companhia uma perda, em relação a empresas privadas, da ordem de US\$ 80 milhões por ano".

O segundo argumento destacou o ponto de vista do controlador da Companhia Vale do Rio Doce, que é o Estado brasileiro. Segundo o expositor, a participação na Vale do Rio Doce, com recursos imobilizados de

cerca de R\$ 4,5 a R\$ 5 bilhões, propicia ao Estado retorno financeiro entre 1% a 1,5% ao ano. Considerou que seria mais importante e rentável, em termos econômicos e sociais, para a sociedade brasileira, que esses recursos fossem investidos para suprir a deficiência do País em infra-estrutura, especialmente na área de transporte, para o que são insuficientes os recursos fiscais. Sugeriu ainda que os recursos advindos da venda da CVRD poderiam ser utilizados na solução de problemas fundiários, inclusive na aquisição de terras para assentamentos rurais, salientando que os maiores conflitos ocorrem, coincidentemente, nas áreas em que a própria Vale do Rio Doce atua. (Relatório da reunião da Comissão em 07 de maio de 1996)

Para finalizar, entre os principais argumentos estaria um conjunto de restrições decorrentes de legislação e normas estabelecidas pelo próprio governo brasileiro, que impediriam a competição da empresa no mercado internacional.

Ainda na mesma reunião da Comissão, o Presidente do BNDES, Dr. Luiz Carlos Mendonça de Barros, ao falar da privatização da Vale, reconhecendo sua atuação no desenvolvimento regional, menciona aspectos estratégicos a serem considerados, entre eles a manutenção de investimentos regionais, através da criação de um Fundo "com um valor anual estimado dos resultados futuros da empresa e da sua distribuição para esse fim."

Dos depoimentos colhidos na Comissão Especial, pode-se extrair a confirmação de que os investimentos da Vale garantiram o início do processo de desenvolvimento nas regiões analisadas, e, mesmo não considerando nesse momento aspectos puramente econômicos, como a avaliação das jazidas e do patrimônio, caberiam questionamentos sobre o impacto da privatização no processo de desenvolvimento da região.

Um aspecto importante a ser considerado na discussão sobre privatização está contido no documento apresentado pelo Sr. Luiz Carlos Mendonça de Barros, Presidente do BNDES, por ocasião de seu depoimento em 07 de maio de 1996, sobre a possibilidade de utilização dos recursos do governo imobilizados na empresa: "investimentos em infra-estrutura econômica básica, inclusive nas regiões onde opera hoje a Vale do Rio Doce, em alguns casos, são obras necessárias para a iniciativa privada, que já existe na região, possa florescer ainda mais. Em outros, são obras necessárias para viabilizar o aparecimento da atividade econômica privada. No primeiro caso, temos áreas como o Sul do Maranhão e Piauí, onde a exploração agrícola com grãos já atingiu níveis bastante sofisticados e que, na falta de transporte e energia adequados, poderá ficar inviável a curto prazo. No segundo caso, estão obras no extremo norte, fundamentais para integrar nossa economia com o chamado Grupo Andino, principalmente a Venezuela. A imagem que podemos usar aqui é a de se vender a Vale do Rio Doce para que muitas outras Vales do Rio Doce possam ser criadas, capazes de alavancar nosso crescimento econômico, principalmente nas regiões onde, hoje, atua a empresa".

Essa visão, embora proveniente de fontes envolvidas com a nova concepção do papel do Estado, considera ainda o Estado como indutor do desenvolvimento, talvez por entender ser a poupança interna insuficiente para gerar os investimentos necessários em termos de infra-estrutura.

Ainda sobre a privatização, deve ser lembrado que o processo é bastante complexo e que dificuldades são esperadas. A título de exemplo, o valor de R\$ 60 milhões advindo do leilão da ferrovia, no trecho de Bauru até Corumbá, foi considerado insuficiente em relação ao investimento já existente.

Outro ponto-alvo de críticas dos parlamentares da Comissão foi a alteração do traçado original da Ferrovia Leste-Oeste. Conforme depoimento do Sr. Paulo Vivacqua, Presidente do Consórcio do Corredor Centro-Leste, "a Ferrovia Leste-Oeste (...) tinha um sentido estratégico muito interessante: ligava Pirapora, mais ou menos a Goiânia, a Cuiabá, Porto Velho e Acre; ligava o Rio São Francisco ao Rio Tocantins, ao Rio Araguaia, ao Rio Madeira e ao Rio Paraguai. Ela cruzava as cabeceiras de todos esses rios. Essa ferrovia tem que ser restituída ao seu traçado original. O traçado foi modificado. É um traçado competente, sem dúvida, mas é outro. O nosso traçado cruza Goiás pelo seu meridiano, pelo seu paralelo, pelo centro, e é absolutamente essencial que retomemos esse traçado." Esse tipo de problema, referente ao controle do Estado sobre atividades privadas, quando envolvidas em assuntos de

importância estratégica, merece atenção especial, inclusive do ponto de vista legislativo.

7. LINHAS FERROVIÁRIAS

As principais linhas ferroviárias, componentes do Corredor do Centro-Leste, com suas características físicas e operacionais (dados de 1995), são as seguintes:

- Brasília - Araguari - Belo Horizonte

Essa rota tem 1.250 km, e o subtrecho Brasília-Araguari é comum aos corredores do Centro-Leste e de Santos. A linha apresenta rampa máxima de 3,9 %, no sentido de importação, e de 2,9 %, no de exportação, e raio mínimo de 74,6 m. O estado de conservação é ruim numa extensão de 180 km do subtrecho Ibiá-Garças de Minas, regular no segmento de 245 km entre Brasília e Roncador Novo e bom no restante da linha.

Ramais de Anápolis-Roncador Novo, Catalão-Goiandira e Ibiá-Uberaba

Esses três ramais ferroviários são particularmente importantes na movimentação de grãos e fertilizantes. O ramal Anápolis-Roncador Novo tem 174 km, com rampa máxima de 2,3 % nos dois sentidos e raio mínimo de 150 m. O trecho mostra-se deficiente em 44 km e regular no restante da linha. O trecho Catalão-Goiandira apresenta rampa máxima de 2,2 % nos dois sentidos e raio mínimo de 904 m, com boas condições de conservação. O ramal Ibiá-Uberaba tem rampa máxima de 2,3 %, raio mínimo de 107 m, e seu estado geral é precário.

- Belo Horizonte (Capitão Eduardo)-Vitória

Essa ligação ferroviária, com 671 km, operada pela Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), é constituída de um subtrecho em linha singela entre Capitão Eduardo e Engenheiro Costa Lacerda e de outro, em linha dupla, dessa estação até Vitória. Sua conservação é muito superior à das demais ferrovias brasileiras. Entretanto, o trecho Capitão Eduardo-Costa Lacerda apresenta condições de traçado desfavoráveis. Está em construção uma variante entre Gongo Soco e Costa Lacerda. No restante da linha, a rampa máxima é de 0,3 %, no sentido de exportação, e de 2,1 %, no sentido contrário, e raio mínimo de 143 m.

- Pirapora-Seite Lagoas-Capitão Eduardo

Esse segmento, com 416 km de extensão, poderá assumir, futuramente, significativa importância no escoamento de graneis agrícolas produzidos no oeste da Bahia e na região do Planalto Central, caso sejam viabilizados o transporte pelo rio São Francisco e a implantação da ferrovia entre Pirapora e Linha, planejada pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). O trecho tem rampa máxima de 2,0 % nos dois sentidos e raio mínimo de 100 m. O estado de conservação é precário entre Pirapora e Corinto, estando em recuperação o subtrecho Seite Lagoas-Capitão Eduardo.

Os principais terminais de carga e descarga (pontos de transbordo caminhão, vagão com moegas, balanças e silos ou armazéns) estão localizados em Almeida Campos, Ibiá, Araguari, Patrocínio, Catalão, Jardim do Ingá, Brasília, Engº Castilho e Inspetor Quirino.

8. SISTEMA PORTUÁRIO

O transporte de produtos no âmbito do Corredor do Centro-Leste apresenta, segundo estudo da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), um esquema operacional que demonstra, com clareza, a imponânciia do binômio ferrovia-porto na movimentação de carga via Corredor, com apoio do Complexo Portuário do Espírito Santo:

- exportação de minério de ferro das minas da Companhia Vale do Rio Doce pelo porto de Tubarão;
- exportação de produtos siderúrgicos da Usiminas e da Companhia Siderúrgica de Tubarão pelo porto de Praia Mole;

- escoamento da soja em grãos a partir de terminais ferroviários particulares, localizados nos municípios de Ibá, Patrocínio, Araguari, Catalão e no Distrito Federal, até o porto de Tubarão;
- transporte da soja em grãos, por rodovia, para as indústrias de processamento localizadas em Araguari, Luziânia, Anápolis e no Distrito Federal e escoamento do farelo produzido, por meio dos terminais ferroviários, até os portos de Vitória;
- importação de trigo pelo porto de Capuaba, em Vitória, e transferência, via terminal ferroviário, para moinhos em Belo Horizonte;
- transporte de fertilizantes, principalmente de fosfato, entre o terminal da Arafertil, em Araxá, e cidades dos estados de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul, utilizando o complexo portuário de Vitória.

8.1. COMPLEXO PORTUÁRIO DO ESPÍRITO SANTO

O Complexo Portuário do Estado do Espírito Santo compõe-se basicamente do Porto de Tubarão, do Complexo Portuário de Vitória, o qual compreende o porto de Vitória; e os cais de Atalaia/Paul e de Capuaba, e dos terminais de uso privativo de Praia Mole, Barra do Riacho, Regência e Ponta Ubu. Esses dois últimos, que movimentam derivados de petróleo e minério de ferro, respectivamente, não serão analisados por terem importância relativamente pequena no desenvolvimento do corredor.

8.2. O COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA

O Complexo Portuário de Vitória é composto pelo porto de Vitória e pelos cais de Atalaia/Paul e de Capuaba. O porto de Vitória está localizado à margem direita do braço do estuário de Santa Maria, que separa a ilha de Vitória do continente. O acesso marítimo é realizado por um canal natural, na entrada do estuário de Santa Maria, estendendo-se por aproximadamente 7,5 km com largura variando de 75 a 315 m e profundidade média de 13 m em águas mínimas.

Os principais acessos rodoviários constituem-se de trechos da BR-101 e da BR-262. Os acessos ferroviários se fazem pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), de propriedade da Companhia Vale do Rio Doce, e pela SR-8, da RFFSA.

O cais de Capuaba tem uma extensão de 845 m e calado variando de 7,8 a 11,5 m. Localiza-se na baía de Vitória, sendo servido por acessos ferroviários, em bitola métrica, tanto pela CVRD como pela RFFSA. Dispõe de uma rampa para navios *roll-on/roll-off* e três berços, com profundidade de quase 12 m, equipados com guindastes de pórtico para 40 t.

O Complexo Portuário de Vitória opera carga geral, produtos siderúrgicos e granéis sólidos e líquidos. Em 1994, movimentou cerca de 5,4 milhões de toneladas de cargas, entre elas 458 mil toneladas de trigo.

O cais de Atalaia é operado pela CVRD na movimentação de ferro-gusa e minério de ferro. O cais do Paul, com extensão de 160 m e calado máximo de 9,8 m, é utilizado no embarque de ferro-gusa e no desembarque de carvão mineral com destino à Usiminas.

A área conta com armazém de 8.000 m², destinado a carga geral e produtos siderúrgicos, dois silos para cereais, sendo um vertical e o outro horizontal, de capacidades, de 48 mil e 40 mil toneladas, respectivamente, além de três pátins descobertos para contêineres, granéis sólidos e carga geral, com total de 120.000 m².

O Complexo é administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA).

8.3. O PORTO DE TUBARÃO

O porto de Tubarão está localizado na Ponta de Tubarão, no extremo norte da praia de Camburi, na baía do Espírito Santo. Trata-se de um porto de uso privativo, especializado na exportação de minério de ferro, construído pela Companhia Vale do Rio Doce, na área da Administração do Porto de Vitória.

O acesso rodoviário ao porto é feito pela BR-101, para as ligações com o norte e o sul do País, e pela BR-262, para as conexões com a Região Centro-Oeste. Já o acesso ferroviário é feito pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), em bitola métrica e linha dupla até o porto. A conexão com a SR-8 da RFFSA é feita entre as estações Pedro Nolasco, da EFVM, e Vitória, da RFFSA. O acesso marítimo se faz por um canal com 3.300 m de comprimento e 300 m de largura.

Com relação às instalações de armazenagem, o porto é fundamentalmente exportador de minério de ferro, não sendo dotado de nenhum sistema de recebimento de cargas. Para a exportação de grãos, entretanto, foram construídos, pela iniciativa privada, dois armazéns graneleiros e quatro silos horizontais e feita a adaptação do Pier nº 1, com capacidade de escoamento para 1,5 milhões de toneladas de grãos/ano.

O Porto de Tubarão, devido à sua profundidade, pode operar com navios *cape size*, isto é, com capacidade superior a 120 mil toneladas, o que garante ao Corredor a possibilidade de praticar valores mais baixos de frete marítimo para suas mercadorias no comércio exterior.

8.4. TERMINAIS DE USO PRIVATIVO DE PRAIA MOLE E BARRA DO RIACHO

O Porto de Praia Mole localiza-se na Baía do Espírito Santo, na extremidade norte da praia de Camburi, em área contígua a Ponta do Tubarão. Já o Porto de Barra do Riacho localiza-se no centro do litoral do estado do Espírito Santo, distando 25 km da cidade de Aracruz.

Os acessos rodoviários são feitos pelas rodovias ES-080, BR-262, que liga Belo Horizonte a Vitória, e BR-101. O acesso ferroviário é feito pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, da CVRD, que se conecta à malha da SR-8, da RFFSA, ambas em bitola métrica.

O Porto de Praia Mole tem barra com largura de 500 m e profundidade mínima de 26 m. O canal de acesso tem comprimento e largura com 500m e profundidade de 22,5 m.

O ingresso ao Porto de Barra do Riacho é limitado pelas extremidades dos molhes de proteção norte e sul, distantes entre si 150 m. A profundidade no local é de 11,30 m. O canal de acesso tem comprimento de 500 m, largura de 150 m e profundidade de 11,5 m.

No Porto de Praia Mole, o terminal de carvão da CVRD comprehende um pier com 730 m, permitindo atracação em dois berços na face interna, com profundidade de 17 m, e um pátio descoberto, para carvão comportando 750 mil toneladas. O cais de produtos siderúrgicos do consórcio CST/ Usiminas/ Acominas oferece três berços perfazendo 638 m, com profundidade de 14,5 m, possuindo dois armazéns com área total de 9.400 m², e um pátio descoberto de 500 mil toneladas de capacidade.

No Porto de Barra do Riacho, as instalações consistem em um cais de um berço, com 230 m, um armazém de 12.000 m², para celulose e um pátio descoberto com 385.000 m².

Os portos de Praia Mole e de Barra do Riacho, incorporando apenas terminais de uso privativo, são assim gerenciados: em Praia Mole, o terminal de produtos siderúrgicos, pelo condomínio que reúne as Siderúrgicas de Tubarão (CST), Usiminas e Acominas, e o terminal para carvão pela Cia.

Vale do Rio Doce (CVRD); em Barra do Riacho, o terminal de celulose, pela Portocel - Terminal Especializado de Barra do Riacho.

8.5. FLUXO DE CARGAS NO TRANSPORTE MARÍTIMO

O porto de Vitória movimentou, em 1994, no cais público, 3,2 milhões de toneladas de cargas e, fora do cais, nos terminais arrendados pela CODESA a terceiros, 2,2 milhões de toneladas, que responderam, respectivamente, por 59% e 41% do movimento total do porto, 5,4 milhões de toneladas.

No mesmo período, no porto de Tubarão, foram movimentadas as seguintes cargas:

- cargas exportadas, em toneladas: minério de ferro: 32.850 mil; farelo de soja: 404 mil; ferro-gusa: 67 mil; pellets: 22 mil; soja em grãos: 509 mil; outros granéis sólidos: 31 mil.
- cargas embarcadas, em toneladas: ferro-gusa: 29,7 mil; minério de ferro: 2.450 mil; pellets 832 mil; outros granéis líquidos: 395 mil.

Igualmente, no porto de Praia Mole:

- cargas importadas, em toneladas: carvão: 7.800 mil; coque: 587 mil; fertilizantes: 78 mil; manganês: 5,5 mil; produtos siderúrgicos: 22,7 mil; outras: 7,8 mil.
- cargas exportadas, em toneladas: produtos siderúrgicos: 5.860 mil; granéis: 23,6 mil; outras: 7 mil.
- cargas desembarcadas, em toneladas: fertilizantes 11,5 mil; manganês: 109 mil; minério de ferro: 678 mil; outras: 5 mil.
- cargas embarcadas, em toneladas: produtos siderúrgicos: 6,3 mil; outros granéis: 6 mil; outras 0,2 mil.

No porto de Barra do Riacho:

- cargas exportadas, em toneladas: celulose: 1.350 mil; outras: 0,2 mil.
- cargas desembarcadas, em toneladas: saí: 100 mil.

8.6. DISFUNÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO

De acordo com levantamentos feitos sobre o Corredor Centro-Leste, as principais disfunções observadas no sistema portuário são localizadas no complexo de Vitória e decorrem, fundamentalmente, do baixo nível organizacional e financeiro observado na Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA). Essas disfunções podem assim ser resumidas:

- mão-de-obra superdimensionada, tanto na estiva como na capatazia, acarretando elevação dos custos no manuseio das cargas;
- operação portuária descoordenada, uma vez que o ciclo operacional da movimentação de cargas apresenta comandos distintos de estiva e capatazia;
- estrutura tarifária ainda não condizente com a planilha de custos do porto;
- inadequação e deterioração das instalações, elevando o custo das operações e conduzindo a riscos de acidentes;
- deficiência na movimentação de cargas, devido, principalmente, à obsolescência dos equipamentos, com altos custos de manutenção;
- deficiência nas áreas de estoqueamento para cereais, prejudicando o atendimento da crescente demanda oriunda do centro-oeste do País;

- impedimento na entrada de navios de maior calado, devido ao assoreamento e à existência de rochas no canal de acesso e na bacia de evolução do porto de Vitória.

As disfunções observadas em Vitória, na verdade, ocorrem praticamente em todo o sistema portuário brasileiro, sob responsabilidade das companhias docas. Apesar da promulgação da Lei 8.630, em 1993, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, muito pouco foi feito no sistema portuário brasileiro para alterar essa situação, traduzida para a sociedade sob a forma de altos custos, com reflexos que se estendem por todo o sistema de transportes do País.

Ao operar de forma cara e inefficiente, os portos praticamente inibem a cabotagem ao longo da costa brasileira, particularmente no segmento de carga geral. Os altos custos portuários provocam graves distorções na matriz modal de transportes, revelando participação expressiva de caminhões na movimentação de cargas pesadas.

Isso é verdade também para os portos do Espírito Santo. Se observarmos os fluxos descritos anteriormente, podemos ver que na cabotagem predominam os granéis, cargas que, embora necessitem de equipamento mais sofisticado para a sua movimentação, têm uma logística de transporte mais simples que a da carga geral, e praticamente independem da mão-de-obra portuária.

Levantamentos feitos pelo Ministério dos Transportes mostraram que, na cabotagem, o custo portuário para os granéis representam cerca de 20 a 25% do custo total, ao passo que na carga geral, mesmo em contêineres, essa participação chega aos 55%, o que inviabiliza sua execução.

Desde meados de 1995, o Ministério dos Transportes vem implantando um programa de desestatização no setor portuário brasileiro, baseado em três linhas básicas:

- concessão dos portos antes administrados diretamente pela extinta PORTOBRÁS à iniciativa privada (Itajai, Cabedelo, Porto Velho, Manaus, Laguna, Maceió e Estrela);
- arrendamento de áreas e instalações à iniciativa privada, nos demais portos;
- reestruturação das administrações portuárias, das Cias. Docas, transformando-as em gestoras de patrimônio, ficando a operação a cargo de empresas privadas.

A essas três linhas soma-se uma quarta, que já vinha sendo anteriormente desenvolvida, de autorização aos terminais de uso privativo para operarem com cargas de terceiros, aumentando a competição no sistema portuário.

O Complexo Portuário do Espírito Santo enquadra-se na primeira e na segunda linha mencionada.

A operação portuária por grupos privados enfrenta problemas, decorrentes de falta de sinergia na esfera do Governo Federal. Dentro do programa de desestatização, o Ministério dos Transportes autorizou a operação de cargas de terceiros em terminais de uso privativo, visando ao aumento dos níveis de descentralização e de competitividade nas atividades portuárias. Essas autorizações, no entanto, necessitam ser cumprimentadas pelo alfandegamento de suas áreas portuárias pela Secretaria da Receita Federal, para poderem de fato funcionar. No entanto, a título de exemplo da morosidade do processo, a Receita Federal só assinou os atos declaratórios que possibilitam a operação com cargas de terceiros nos terminais de uso privativo do Porto de Tubarão em julho de 1996 – quase três anos após a autorização conferida pelo Ministério dos Transportes.

9. CONSÓRCIO DO CORREDOR CENTRO-LESTE

Os Governadores dos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais, Espírito Santo e o Distrito Federal, reunidos

cidade de Vitória, em 22 de outubro de 1991, instituíram o Conselho Interestadual de Desenvolvimento do Corredor de Transportes CENTROLESTE, com a finalidade de dinamizar a interligação da Região Centro-Oeste aos portos capixabas, tendo em vista a deficiência no escoamento da produção agrícola do cerrado e no abastecimento da região, afetando negativamente a economia dos referidos Estados. Em 2 de julho de 1992, o Estado de Tocantins integrou-se ao mencionado conselho.

Em 1º de abril de 1993, foi constituído o Consórcio Operacional do Corredor de Transportes CENTROLESTE, integrado pelas diversas empresas de transporte, comercialização, manuseio e estoquegem de bens diversos, destinados aos mercados interno e externo.

Conforme depoimento do Sr. Paulo Augusto Vivacqua, o Consórcio do Corredor Centro-Leste é uma sociedade privada sem fins lucrativos, "cujo objetivo é gerar empregos, em grande número, na pane central do Brasil e promover uma mudança no padrão de fluxos migratórios internos do Brasil, em direção a esta região central. (...) Hoje, as funções vitais desse consórcio são: manter e ampliar o apoio político empresarial ao nosso movimento de desenvolvimento para o centro do Brasil; estimular o comércio e investimento entre a Região, o Brasil e o mundo; integrar o corredor de transporte ao planejamento regional, no âmbito federal e estadual; fazendo com que haja sinergias em escala cada vez maior; incentivar constantemente o aperfeiçoamento dos sistemas de transporte, energia, e telecomunicações de toda essa Região".

O depoente considera que o aumento da população mundial, notadamente nos países do terceiro mundo, juntamente com os processos de crescente urbanização e desigualdade, local e internacional, colocam o Brasil em posição privilegiada no que se refere à produção de alimentos na região do cerrado. Menciona também a crescente escassez de terra arável e de água; no âmbito internacional, e considera que "o Brasil é aquinhado com uma enorme mancha vermelha, que é a região do cerrado, muito vazia ainda, ao lado de manchas populacionais grandes. Há regiões menos desenvolvidas e mais desenvolvidas, com escassa interação ainda entre as mesmas, porque nos faltam transportes adequados. O custo do transporte interno, como sabemos, é um dos mais altos do mundo: o dobro do custo do Canadá, da Rússia, da China e 60% superior ao custo americano. É alto demais para as nossas longas distâncias. Por isso, o interior fica vazio, apesar de tão rico: a mancha vermelha demonstra a região dos cerrados, que é bem maior do que a maior parte da Europa. É uma região fértil, com água, energia, sol e clima bom, enquanto há, em todo o mundo, escassez crescente de alimentos e de água".

Adicionalmente, o Consórcio busca associar "a base física aos mercados, aos investidores, por intermédio de ligações físicas, ligações informacionais - telecomunicações e informática - e por acordos de mercado, acordos internacionais, acordos de comércio, continuamente efetivados pelo Consórcio do Corredor Centro-Leste.

Relativamente à Rede Ferroviária Brasileira, o presidente do Consórcio a descreveu como um fator importante de integração nacional, projetado com base nos 1.800 km de ferrovia já existente. O sistema ferroviário, implementado entre 1986 e 1990, promove a integração entre o Corredor e o Sudeste e o Projeto Carajás faz uma ligação desse sistema com o porto de São Luís, no Maranhão. Cita-se, ainda, como realizações do projeto de integração, a concessão pioneira de exploração de ferrovia ao setor privado e a construção do trecho inicial da Ferrovia Norte-Sul.

A economia, em relação aos fretes, caso essa integração ferroviária fosse completa, "seria de mais de US\$1,5 bilhão por ano; seria, se essas ferrovias fossem construídas. Portanto, se tais ferrovias existissem hoje, pagariam todo esse investimento em um curto espaço de tempo, talvez em menos de uma década". Estimou o presidente do Consórcio que uma redução de 20 a 30% nesses custos representaria a quantia necessária para pagar investimentos a curto prazo.

A expectativa com relação a essa malha é de que, com a privatização, haverá maior dinamismo no apoio do projeto global. "Os portos do Espírito Santo são muito modernos, e a maior parte deles é privatizada.

Todos eles, graças ao movimento do Corredor Centro-Leste, estão se expandindo. Neste momento, estamos iniciando uma campanha para atrair investidores dos Estados de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais. Queremos investimentos em um grande porto no Espírito Santo, um porto que pretendemos desenvolver com os empresários do interior. A parte institucional já está concebida, a parte física já, basicamente, constituida; agora vamos iniciar uma campanha em Belo Horizonte, Goiânia, Brasília, Cuiabá e Campo Grande, para angariar investidores."

Em termo de desenvolvimento regional, é importante mencionar-se uma outra iniciativa que envolve o Corredor: a associação com o Peru, que prevê o cruzamento dos Andes, a baixa altitude, pelo norte do Peru, ligando o interior do País a um porto profundo em Bayovar. Esse projeto peruano se alinha à Ferrovia e à ferrovia do Leste-Oeste, colocando o interior do Peru e o oeste do Brasil dentro da Bacia do Pacífico, que é a região do Globo que mais cresce economicamente.

Pelo depoimento do Senhor Paulo Vivaçqua, depreende-se que há intenção de trabalhar pelo desenvolvimento do Rio São Francisco, que liga a Região Centro-Leste à malha do Nordeste, e pelo desenvolvimento da Ferrovia Transversal Nordeste, que "ligará a região verde do Brasil à região seca do Nordeste e que, com alguns ramais, irrigará todo o Nordeste com os produtos dessa região verde e com os minerais de Carajás, ajudando poderosamente a base da economia do Nordeste."

10. TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO CORREDOR CENTRO-LESTE

10.1. INTRODUÇÃO

Em reprodução do depoimento do Senhor Ministro dos Transportes, Elizeu Padilha, na reunião da Comissão Especial em Itumbiara, enfatizou-se as perspectivas para o setor:

"A conjuntura de escassez de recursos públicos para os investimentos necessários transforma o trabalho político de busca de soluções para atender às enormes carências em um árduo exercício de conciliação, posto que o problema não é setorial, mas atinge toda a estrutura pública, principalmente e inclusive aquelas áreas intrinsecamente ligadas à função estatal, em que, teoricamente, não deveríamos conviver com carências: áreas da saúde, da educação, da segurança e da segurança. Nesse contexto, o Ministério dos Transportes vem implementando o mais ambicioso programa de descentralização já vivenciado no setor, explorando todas as alternativas possíveis, buscando as fontes de financiamento disponíveis.

Particularmente para o setor rodoviário, as ações do Ministério dos Transportes voltam-se agora para a descentralização e ampliação do programa de concessões de rodovias, viabilizando de forma efetiva, com essas concessões, o pleno desenvolvimento, o almejado desenvolvimento no sistema rodoviário nacional.

10.2. A MALHA RODOVIÁRIA DO CORREDOR

Na malha rodoviária básica do Corredor, destacam-se as BR-040, BR-060, BR-070, BR-153 (conectada à BR-50, em território mineiro), BR-163, BR-174, BR-262 e BR-364 como principais ligações entre pólos. O modal rodoviário tem grande importância para o abastecimento interno, com deslocamentos de carga sob forma pulverizada, em pequenos volumes, não havendo maior destaque para qualquer das rotas.

As novas alternativas de transporte intermodal, com aproveitamento das principais rodovias do Corredor, têm-se consolidado e foram objeto de importantes reuniões no âmbito da Comissão Especial. Entre elas, menciona-se a reunião realizada na cidade de Itumbiara, sul de Goiás, no mês de agosto de 1997, em cuja audiência pública foi discutida a duplicação da

rodovia Goiânia-São Paulo, no trecho de Aparecida de Goiânia até Uberaba, em Minas Gerais.

A obra de duplicação foi considerada por empresários, parlamentares e demais autoridades, presentes na audiência, como instrumento indispensável para impulsionar o crescimento da economia região, além de beneficiar Estados do Norte, que utilizam o Corredor para escoar suas mercadorias com destino ao Sudeste do País e para o exterior.

É importante enfatizar que a rodovia BR-153, no trecho goiano, conectada com a BR-050, em Mato Grosso, constitui o principal eixo de transportes para acesso da Amazônia (por meio da rodovia Belém-Brasília) e do Centro-Oeste ao mercado co consumidor de São Paulo, ao Porto de Santos e aos países do Mercosul. Em termos de tráfego, esse trecho rodoviário tem um volume de trânsito diário que varia de 4 mil a 15 mil veículos, dos quais 50% são de transporte pesado.

Esse volume de trânsito, considerado por técnicos como extremamente crítico para rodovias de uma só pista, traz sérios riscos para a segurança rodoviária – o intenso tráfego nos trechos não-duplicados viaja sendo um fator de desassossego para os motoristas. Note-se que as estatísticas relacionadas com acidentes na BR-153 são alarmantes e o custo operacional extremamente elevado.

Objeto de interesse de todos os participantes da reunião em Itumbiara, a duplicação da rodovia justificou-se pela importância do trecho para o processo de integração ferroviária e hidroviária entre regiões. Tendo Brasília enclavada em seu território, toda a região central se beneficia, uma vez que a duplicação se caracteriza como um indispensável complemento de uma revolucionária modernização de todo o complexo de transportes do País.

11. CONCLUSÃO

Ao final de dois anos de trabalho, a Comissão Especial do Corredor Centro-Leste reúne, aqui, um conjunto riquíssimo de informações e reflexões sobre o enorme desafio da conquista dos cerrados para o conjunto da economia brasileira.

Sem sombra de dúvida, o Senador José Ignácio, presidente desta Comissão, teve a feliz iniciativa de unir esforços para que esse forte político privilegiado passasse a integrar temporariamente a estrutura dos órgãos técnicos desta Casa. Igualmente feliz foi a escolha, pelos membros desta Comissão Especial, da metodologia utilizada – audiências públicas, encontros e seminários – que permitiu colher informações detalhadas sobre os diversos setores, públicos e privados, que participam das atividades do Corredor Centro-Leste. Permitiu, ainda, avaliar, em debates de altíssimo nível, os problemas e soluções para o crescimento econômico e o consequente desenvolvimento regional.

Esses debates estão registrados neste relatório, como anexo, e se destacam pela importância dos dados ali registrados que traduzem os reais problemas que, hoje, entravam o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste. Há registro, também neste relatório, de modelos de desenvolvimento adotados para a região, que somam um indispensável volume de informações para que esta Casa legislativa possa apresentar sugestões de políticas públicas imprescindíveis ao desenvolvimento econômico do Brasil central.

Dessa forma, pode-se afirmar categoricamente que os objetivos desta Comissão foram cumpridos. Cabia-nos identificar e implementar politicamente instrumentos que pudessem promover o desenvolvimento sustentado da região Centro-Oeste, nos seus aspectos físicos, econômicos e sociais.

A identificação de instrumentos encontra-se expressa nos depoimentos colhidos e nos debates dos vários atores do processo de desenvolvimento regional e nacional.

A promoção do esperado desenvolvimento teve início com a reunião desses parceiros – atores do processo – e ápice no encontro de Itumbiara, que resultou na garantia, pelo Governo federal, dos recursos necessários para a conclusão dos projetos de duplicação da BR-153 no valor de R\$ 4,8 milhões. Além dessa garantia, na mesma ocasião, foi dada autorização para a abertura de licitação internacional para a restauração das pistas da rodovia federal que liga Goiânia a Itumbiara; assinado o protocolo de intenções que transfere, da União para o Estado, a responsabilidade de conservação das rodovias federais que cortam Goiás e, também, assinada a ordem de serviço para a duplicação do trecho de 15 (quinze) quilômetro da BR-153.

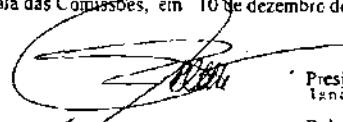
Saliente-se que essa duplicação permitirá ao Corredor integrar-se aos trechos, também em duplicação, das BRs-381, 116, 376 e 101 e com eles constituir um corredor natural do Mercosul, trazendo enorme desenvolvimento às regiões limítrofes, e incrementando sobremaneira o comércio entre países integrantes desse Bloco.

Dessa forma, é dever desta Comissão reconhecer o desempenho do Ministério dos Transportes em desenvolver e modernizar a infra-estrutura viária dando maior competitividade ao setor produtivo, não só da região como do País. Conhece-se, entretanto, a falta de recursos públicos para o setor de transportes, que constitui um dos principais gargalos inibidores do crescimento das empresas brasileiras. Diante desse quadro chega-se à conclusão de que a parceria se constitui o caminho ideal para impulsionar o desenvolvimento da região: é a parceria o instrumento ideal de aglutinação de recursos que proporcionarão a almejada modernização do Corredor.

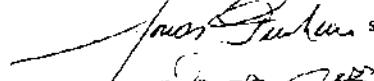
Além disso, esta Comissão Especial do Senado, com vistas a buscar soluções que tornem o Corredor Centro-Leste uma estrutura eficiente a um custo viável, discutiu e acolheu duas estratégias que se complementam: privatização e descentralização. Temas centrais da grande maioria dos encontros realizados.

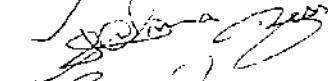
Em termos gerais, pode-se concluir que esta Comissão configurou-se como um grande encontro de vontades – vontade de conquistar os cerrados, com suas enormes fronteiras a ocupar e desenvolver. Essa conquista, entendeu a Comissão, é a melhor alternativa para a fusão econômica de uma Nação que permite extinguir as diferenças que perpetuam o poder dos Estados ricos ou a dependência dos Estados pobres.

Sala das Comissões, em 10 de dezembro de 1998.

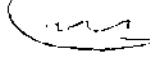

Presidente, Sen. José
Ignácio Ferreira


Relator, Sen. Mauro
Miranda


Sen. Jonas Pinheiro


Sen. Dalmá Pessas


Sen. Edson Lobão


Sen. Gerson Camata